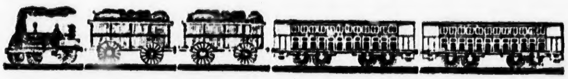
M

Fa

I
ma
prê
tio
mi
de
bra
chi
mi
bea
de
l'H
toy
qu'
le p
S
séa
con
à l'
de
pou
bre
pa
pe
Le
cei
été
éta
Jac
L.
T.
J.
doi
B.
M.
ze

RAILROAD ENTRE QUEBEC,

MONTREAL, BYTOWN ET LA BAIE GEORGIENNE.



Grande démonstration publique.—Présentation de la Requête des Citoyens de Montréal au Conseil de Ville.—Adresse de A. M. Delisle, Ecuyer, à l'appui de cette Requête et en faveur du Railroad de la rive nord jusqu'à Québec.—Pont sur le St. Laurent.—Opinion d'un Ingénieur sur la possibilité d'amener le Railroad de l'Ottawa directement dans le sein de cette Cité, à l'est de la Montagne de Montréal.

La requête des citoyens de Montréal, demandant que le crédit de la cité ne soit point prêté à la Compagnie du railroad de Jonction du St. Laurent et de l'Ottawa, si ce chemin n'a pas son terminus dans le sein même de cette cité, ou encore, s'il doit avoir un embranchement vers les Etats-Unis, soit à Lachine, soit ailleurs, avant d'arriver à ce terminus, a été présentée mercredi soir avec beaucoup d'éclat. Les galleries, les siéges de réserve et une partie du parquet même de l'Hôtel-de-Ville, étaient encombrés de citoyens qui venaient témoigner de l'intérêt qu'ils prennent dans une question aussi vitale pour la cité.

Selon l'avis qui en avait été donné à la séance précédente, l'échevin Leeming secondé par le conseiller Cuvillier proposa à l'ouverture de la séance, qu'une députation de citoyens fût reçue à la barre du conseil pour présenter une requête, et qu'un membre de cette députation eut la permission de parler sur le mérite de cette requête. Cette permission ayant été accordée, l'échevin Leeming introduisit la députation dans l'enceinte du conseil. M. A. M. Delisle, qui avait été choisi comme organe de la députation, était en tête accompagné de MM. Joseph Roy, Jacques Viger, John Molson, C. S. Rodier, J. L. Beaudry, Dr. W. Nelson, Wm. Lunn, T. Bouthillier, J. B. Beaudry, C. A. Brault, J. DeWitt, A. Laframboise, J. Grenier, P. Jodoin, H. Paré, J. Bruneau, N. B. Desmarteau, B. Brewster, J. A. Gagnon, Alf. LaRocque, P. M. Galarneau, E. A. Montmarquet, F. X. Brazeau, H. Judah, John Monk, et d'une foule d'autres citoyens dont les noms échappent à notre mémoire pour le moment. Cette liste doit suffire néanmoins pour donner une idée de la solemnité de la circonstance ; démonstration imposante qui n'a jamais été égalée depuis que notre corporation existe et qu'on se rappelera avec plaisir quand, par le raiload de Montréal à Bytown et à la Baie Géorgienne, notre commerce s'alimentera des produits des régions immenses et fertiles de l'Ottawa et des lacs d'en haut, quand le railroad de la rive-Nord unira notre ville à celles des Trois-Rivières et de Québec, et quand enfin les deux bords du St. Laurent seront unis par un pont jeté vis-à-vis cette cité. Voilà des projets qui sont dès aujourd'hui pris au sérieux par les hommes entreprenants de Montréal.

L'adresse de M. Delisle que nous nous empressons de publier ici a fait une vive impression sur cet imposant auditoire. Aussi sa voix a-t-elle été fréquemment interrompue par des applaudissements enthousiastes, surtout quand il fesait allusion au chemin de la rive nord. M. Delisle qui a l'avantage de bien parler les deux langues fit d'abord son adresse en anglais et la répéta en français.

La requête ayant été déroulée dans l'enceinte du conseil allait presque d'une extrêmité à l'autre ; et elle portait, nous dit-on, plus de 3,000 signatures, quoiqu'elle n'eut été en circulation que depuis quelques jours. La lecture en ayant été faite dans les deux langues par le greffier et l'assistant greffier de la cité, M. Delisle se leva et dit :

Monsieur le Maire,

Et Messieurs les Conseillers,

Je vous remercie, au nom de mes concitoyens, pour la permission que vous m'accordez de m'adresser à vous ce soir comme représentant de leurs opinions. Le nombre des signatures que vous voyez sur cette requête aurait sans doute suffi pour vous faire comprendre qu'il n'y a qu'une voix à Montréal, et que cette voix est favorable à l'objet de la requête que nous vous présentons. Mais cela n'est pas assez pour exprimer l'ardeur qui anime le public en ce moment. Vous voyez ici, devant vous, venant ajouter au poids de leurs signatures, l'influence de leurs personnes, des citoyens de la plus haute respectabilité, des hommes de tout âge, de moyens et de position. Je voudrais être plus digne de remplir l'importante mission qu'ils m'ont fait l'honneur de me confier; je voudrais être plus capable de combattre efficacement les adversaires des intérêts de la cité qui, dans un but de spéculation privée, prennent les moyens d'enlever à notre cité un commerce qui lui appartient légitimement et de droit. Néanmoins je vais tâcher de le faire de manière à porter chez vous la conviction.

En paraissant devant cet honorable conseil, chargé que je suis de porter la parole au nom des délégués choisis par les citoyens les plus marquans de cette cité par leur esprit d'entreprise, leur valeur et leur intelligence, je ne puis me dissimuler qu'ils auraient pu trouver pour interprête un champion plus capable de faire valoir le projet qu'ils soutiennent, et dont la sanction que nous vous demandons doit être le résultat de la justice de notre cause et du profond sentiment qui vous anime dans l'accomplissement des devoirs de votre charge.

Toute entreprise d'une importance publique qui augmente la richesse individuelle doit nécessairement tourner au profit de la communauté et on peut juger de l'étendue de la prospérité qu'elle en retire, quand l'autorité municipale vient y attacher son sceau.

Nous entrons dans une ère de vie et d'activité dans l'ordre social et commercial sans exemple jusqu'à ce jour. Les richesses inépuisables, dont les flots roulent sans intermittence des régions dorées de la Californie et de l'Australie, font sentir l'influence jusque dans ces contrées, y alimentent l'esprit d'entreprise et facilitent l'exécution de grandes entreprises publiques qui sans cela languiraient pendant de longues années. C'est dans de pareilles circonstances qu'on peut tracer les plans de grandeur future et s'assurer la permanence des droits qu'on peut acquérir, et tout citoyen animé d'un sentiment d'honneur à ce moment de crise sent qu'il est chargé de veiller aux intérêts de la génération future. Se taire en cette occasion deviendrait lâcheté et hésiter serait un crime.

Une contestation de la plus haute importance pour les citoyens de cette cité a occupé les colonnes des journaux publics ; je viens la soumettre devant ce conseil comme tribunal légitime dont j'invoque le jugement.

La cité de Montréal consentira-t-elle à abandonner tous les avantages de sa position ? dédaignera-t-elle les vœux et les besoins de la population agricole, déjà nombreuse, et qui s'augmente chaque jour, et qui s'étend à plus de soixante-et-quinze milles au nord ; approuvera-t-elle le détournement du trafic naturel et profitable de ses rues, vers le village de Lachine et la ville de Plattsburg dans l'Etat de New-York ? En d'autres termes, le chemin de fer de St. André et Bytown qui plus tard atteindra jusqu'à la Baie Georgienne en traversant l'intérieur de de la région baignée par l'Ottawa devra-t-il s'élancer du cœur de la ville de Montréal, ou bien ne sera-t-il que le prolongement du chemin de New-York par la ligne de St. Louis jusqu'à l'Ottawa ? Telle est la question qu'il s'agit de discuter.

Il semble à peine croyable qu'une semblable discussion puisse s'élever une fois que le mérite relatif de ces projets est dépouillé de tout verbiage et présenté dans toute sa vérité.

Ce serait nous déclarer ignorants de nos devoirs, indignes de notre position, et peu soucieux de nos obligations que d'abandonner un commerce légitime que la nature et notre situation géographique amène à notre porte, et rejetter des relations lucratives avec la partie agricole et les commerçans de bois du Nord pour en faire recueillir tous les avantages à une compagnie Anglo-Américaine. S'ils n'étaient pas prudens, du moins ils étaient sincères les propriétaires du chemin de fer de Plattsburg et Montréal, lorsque, parlant de cette partie du chemin qui se trouve dans cette province, ils disaient « que « ce chemin serait d'une importance incal- « culable pour les villes de Troy, Albany et « New-York en leur permettant de disputer « à Boston et autres villes de l'Est le com- « merce immense et précieux de l'Ouest et « du Canada, qui trouve maintenant un « débouché dans cette direction. »

Vous ne pouvez aider aucune entreprise qui tende à enlever le trafic de la cité ; le but de vos efforts et de vos mesures doit être la concentration, l'encouragement de tout projet de nature à augmenter notre commerce, à fournir de l'occupation aux citoyens, à faci-

liter le transport des articles de nécessité ou de luxe, à stimuler l'amélioration des districts agricoles et manufacturiers et à élever le prix de la propriété foncière.

Si vous étiez disposés à déléguer vos pouvoirs à une compagnie de chemin de fer dont les intérêts sont opposés, suivant moi, à notre prospérité, et qui appuyerait son appel à la confiance publique, sur la possession de l'unique traverse du St. Laurent pratiquable en toutes les saisons de l'année, n'avez-vous pas le droit de dicter des conditions et de décider la question la plus importante qui ait jamais été soumise à vos délibérations, maintenant que le gouvernement à décidé qu'un pont serait construit sur le St. Laurent en face de cette cité ?

Nous acceptons l'idée d'un pont sur le St. Laurent, comme un fait accompli et nous trouvons dans le langage du gouverneur général en faisant allusion à ce sujet, une suggestion palpable aux partisans du chemin de fer de la rive nord, que leur argument le plus fort en faveur d'une voie ferrée entre Québec et Montréal sera de toute évidence lorsqu'un pont unira les deux rives du fleuve devant cette ville.

Un pont sur un point plus bas que la ville ne ferait que soutirer le trafic du chemin de fer de la rive nord et le diriger vers le sud. Un pont à Québec étoufferait pour longtemps et peut-être pour toujours le projet d'un chemin de fer sur la rive nord du fleuve et coûterait probablement davantage. Mais en le plaçant à Montréal vous rendez nécessaire la construction du chemin de la rive nord, dans lequel Montréal trouve un intérêt des plus grands, et par cette route le commerce et les voyageurs de Portland et des bords de l'Atlantique se porteront à Québec, traversant dans leur course le pont sur le fleuve et les parties les plus populeuses de cette cité.

Les moyens nécessaires pour construire un chemin de fer sur la rive nord ne sont pas hors de la portée des comtés qu'il traversera, si on leur fournit l'occasion de se prévaloir d'une loi passée tout dernièrement pour encourager de semblables entreprises dans le Haut-Canada, et intitulée: « Acte pour « établir un fonds consolidé d'emprunt muni- « cipal pour le Haut-Canada," 16 Vi·. c. 22, et par lequel tout comté par l'entremise du receveur général, peut au moyen d'un emprunt, ou par l'émission de *débentures* se procurer les fonds requis pour toute entreprise publique et par ce moyen mettre à exécution des projets de chemins de fer, avec leurs propres ressources, soutenus du crédit de la province.

Une répugnance naturelle de la part des représentans des intérêts canadiens dans le parlement provincial à exposer leurs constituans aux tentations d'entreprises, de spéculation, lors de la discussion de cet acte, les engagea à en limiter l'opération au Haut-Cacada.

Cette erreur de leur part doit être réparée sans délai. Cet acte aurait dû s'étendre à toute la province ou être rejetté tout à fait comme inapplicable à l'intelligence du peuple. Tel qu'il est, il met le crédit de la province à la merci des municipalités du Haut-Canada, nous montrant en perspective une suite sans fin de spéculations hasardeuses dont les municipalités du Bas-Canada pourraient éventuellement partager la responsabilité, quoiqu'elles refusent de participer aux avantages qu'elles en pourraient tirer pour la construction d'un chemin de fer sur la rive nord et des petites lignes sans nombre qui viendraient s'y embrancher d'une direction plus au nord. Quand on compare les prétentions respectives et des comtés situés le long de la rive nord, depuis Québec jusqu'à l'Ottawa, et celles d'un même nombre de comtés dans le Haut-Canada, dont les noms figurent dans les journaux publics, comme demandant à se prévaloir des facilités qu'offre le *fonds* municipal consolidé, que cette comparaison ait lieu sous le rapport de la richesse, de la population, de l'étendue du territoire ou des ressources naturelles, nous ressentons l'injustice criante qu'on a faite au Bas-Canada en l'excluant du bénifice de cet acte.

Chaque comté depuis Quebec jusqu'à l'Ottawa est en état actuellement d'exécuter sa portion d'un semblable chemin de fer, si on permet ici, comme aux comtés du Haut-Canada, d'échanger des *bonds* pour ceux de la province. Ils sont en ce moment libres de dettes et regorgent des principaux élémens qui entrent dans les entreprises de chemins de fer, argent, hommes et matériaux. Un petit aperçu des moyens et des ressources de cette section de la province à laquelle nous faisons allusion ne sera pas sans utilité, s'il peut induire sa population à secouer l'apathie qu'on lui reproche et la porter à prendre part aux discussions animées sur le sujet des chemins de fer.

En tête de la liste des comtés figure Québec avec son noble et vaste port, ses intérêts importans et étendus, son ancienne capitale et le paysage m gnifique où se portent en foule chaque année les touristes ; ses villages au nord, ses baies pour le dépot des bois au sud, et ses 61,526 habitans.—Tel est le comté de Québec. Vient ensuite le comté de Portneuf dont le territoire est plus grand qu'une principauté allemande, prodigue en

pouvoirs d'eau, activé par ses moulins à scie et occupé par ses 19,336 habitans. En remontant le fleuve on trouve les comtés de Champlain et de St. Maurice ; ayant tous deux le même aspect normal, nous les classons ensemble. Ils abondent en richesses minérales ; ils sont renommés par l'excellence des ouvrages en fer produits des forges de St. Maurice, et par leurs sources minérales. Ils sont arrosés par de majestueuses rivières dont les rives fournissent de l'occupation à ceux qui font du bois. La ville des Trois-Rivières située sur le St. Laurent est placée sur le bord de ces comtés et sa cathédrale, pour laquelle un octroi d'argent a été voté pendant la dernière session, peut encore être construite avec la pierre qui pourra y être apportée par le chemin à lisses des fameuses carrières de Terrebonne. Ces deux comtés réunis comptent 41,458 âmes. Nous arrivons ensuite à Berthier riche en produits agricoles, s'énorgueuillissant d'une ville de moyenne grandeur, et offrant dans sa profondeur des collines couvertes de forêts précieuses. Sa population est de 34,608. Leinster le suit, également célèbre par la richesse de ses moissons, fier de son chemin de fer, le seul qu'on rencontre sur la rive nord et qui plus tard servira comme embranchement au grand tronc de la ligne de la rive nord, et offre un exemple digne d'être imité par les autres comtés comme modèle d'économie, de savoir faire et de talent indigène. Le chemin de fer se dirige de Lanoraie sur le Saint Laurent, vers les Montagnes de Rawdon dans l'intérieur, passant au milieu d'un district qui compte 29,690 habitans. Nous voici maintenant rendu au comté de Terrebonne dont le nom indique le caractère du sol, caractère qu'il a justement conservé jusqu'à ce jour. Ce comté est remarquable pour le nombre de ses pouvoirs d'eau, et il est célèbre par ses carrières d'où l'on a extrait la pierre employée à la construction du canal Ste. Anne ; il a quelque titre à une réputation de manufacturier par ses moulins à drap, des moulins à farine considérables et ses établissemens de tannerie. On porte sa population à 26,791.

Le comté de Montréal, comprenant l'Isle Jésus, le jardin du district, et une ville de 60,000 habitants, est sans contredit le plus important sur la liste ; mais lorsque le pont projeté sur le St. Laurent aura été parachevé, la position géographique de ce comté lui donnera la supériorité sur toute autre section de la province et la ville de Montréal deviendra le chef-lieu du système des voies ferrées de l'Amérique Britannique. Le chiffre de sa population est seulement de 77,381 et on affirme, av c quelqu'apparence de vérité que sa population est plus forte.

Le comté des Deux-Montagnes joint au nord celui de Montréal ; il contient des pouvoirs d'eau illimités, des moulins spacieux, plusieurs grands villages, et une classe d'agriculteurs riches. Sa population est de 30,470. Il est borné au nord par le comté de l'Ottawa, le plus vaste dans la province, s'étendant le long de la Rivière des Ottaouais à plusieurs centaines de milles, et se distinguant des autres endroits par ses hautes forêts sans fin et ses pouvoirs hydrauliques. Il n'est occupé que par 22,903 habitants.

On voit par là que pas moins de 344,163 habitants du Bas-Canada dont la majorité est française d'origine, couvrant trois cents milles de territoire arrosé par les plus magnifiques rivières, sont intéressés d'une manière vitale à promouvoir la construction d'un chemin de fer depuis la cité de Québec jusqu'à la rivière des Ottaouais à Bytown.

Ce nombre forme un cinquième de la population actuelle de la province et renferme presque tous les principaux capitalistes du pays. Nous avons ainsi démontré sans réplique possible que les habitans de la rive Nord ont à leur disposition tous les élémens de succès. L'heure de l'action est proche et votre conseil sera bien vite appelé à prendre part aux débats sur le chemin de fer de la rive Nord.

Un chemin de fer par ce moyen s'il ne précède, suivra la construction du pont vis-à-vis cette Cité. Quant à la probabilité d'en voir ériger un par les propriétaires du Chemin de Lachine, nous en considérons le projet comme visionnaire ; mais nous regardons le chemin de fer de la rive Nord comme une mesure destinée à recevoir une solution prochaine, et comme les intérêts des Commerçans de bois de l'Ottawa et des marchands de Québec sont intimement liés dans l'exploitation du commerce de bois, ils recevront une nouvelle impulsion par l'établissement d'une ligne de communication s'étendant sans interruption de Québec à Bytown.

Ces voies ferrées sous la direction de personnes intelligentes adopteront sans aucun doute la plus grande dimension pour la largeur de leurs chemins (Broad guage) pour s'assurer la communication avec les bords de l'Atlantique et le Canada Ouest, et le présent Conseil de Ville de Montréal pourra reclamer le mérite d'avoir ado té une mesure qui, sous un bref délai. rendra cette Ville le grand dépot d'un commerce convergeant de tous les points de la boussole, et le foyer du trafic par chemin de fer, de l'est, du nord et de l'ouest.

Entrons un peu dans les détails : —

La ligne droite,—du centre de Montréal à St. André est à peu près egale à celle tirée du Village de Lachine au même terminus. J'ai le plaisir de vous informer que des moyens ont été pris pour constater ces distances respectives, mais il pourrait s'écouler quelques jours avant qu'on en puisse connaitre le résultat.

La ligne directe de l'Ottawa à Montréal recevrait tout le trafic que la ligne de Lachine à l'Ottawa pourrait commander.

La ligne directe donnerait à cette ville un accès aux ressources agricoles, manufacturières et minérales du nord, cette partie du pays si longtemps négligée et isolée, dépourvue de communications ferrées, et néanmoins produisant en abondance ce qui constitue la richesse et l'importance d'un peuple. Si cet axiôme est vrai que ‘ le pays fait la ville,’ qui peut prédire la grandeur future de Montréal, lorsqu'au moyen d'autres entreprises de chemins de fer, conséquence de la ligne que nous défendons, les regions les plus éloignées au nord seront ouvertes, les chaînes de montagnes traversées et que des pays d'une étendue presque fabuleuse, féconds en richesses minerales verseront dans Montréal le juste tribut dû à l'énergie et à l'esprit entreprenant de ceux qui l'habitent.

Les carrières inépuisables qui s'étendent au nord de la ville prendraient plus de développement et faciliterait et rendrait plus général l'emploi d'un matériel inappréciable pour les bâtisses. La chaux serait préparée et transportée aux districts agricoles vers le sud. Des provisions de bois de chauffage tirées de l'intérieur fourniraient à notre population et à des prix réduits un article essentiel à la vie. Les provisions de bouche et les marchandises pour ceux qui travaillent aux chantiers de bois de constructions seraient tirés de cette ville.

Ce sont là quelques-uns des avantages évidents que procurerait un chemin de fer dirigé du cœur de la ville vers l'intérieur ; mais il faut encore se rappeler que la création d'une ligne principale est bientôt suivie de lignes subsidiaires divergeant à droite et à gauche, prenant les produits de l'industrie à leurs sources et en grossissant le principal courant. Terrebonne, L'Assomption, l'île Jésus, et en un mot, les sections nord et est du pays, se prévaudraient, sans retard, des facilités de communication, et à mesure que la ligne principale monterait l'Ottawa, elle jetterait ses embranchemens dans l'intérieur du pays, pousserait l'établissement rapide de cette partie de la contrée qui n'attend que l'aide de la civilisation pour faire connaître sa valeur.

Reprenant maintenant la considération de l'endroit le plus propre pour un *terminus*, il semble que la providence a sanctionné un plan si bien calculé pour alléger le désastre des victimes du dernier incendie ; car il doit être évident pour tous que le *terminus* se trouvera placé sur quelque point laissé vacant par ce feu, et ainsi, une des plus fortes objections qu'on oppose ordinairement à la fixation d'un dépôt de chemin de fer au centre d'une ville résultant de la destruction des bâtisses ou de la violation du prix d'affection que les expropriés attachent à leur propriété,ne pourraient s'élever ici, et la municipalité pourrait indirectement procurer les moyens de réparer l'incendie sans recourir à des contributions publiques ou privées. Nous avons établi que la ligne directe de Montréal à l'Ottawa attirerait tout le commerce qui, sous d'autres circonstances. pourrait être dirigé de l'Ottawa à Lachine.

Nous parlerons maintenant des avantages pécuniaires d'une ligne directe.

Elle n'aurait pas à se charger d'une part dans le coût de la ligne de Lachine à Montréal.

La quantité de pierre transportée des carrières dans la ville de Montréal est d'au-moins 60,000 tonneaux par an. Ce seul item à 2s. le tonneau pour le transport par le chemin de fer rendrait £6,000 annuellement, et serait une source croissante de revenu. La chaux et le sable requis pour le besoin local donnerait un tiers de cette somme ou au moins £1,500.

La proportion du bois de chauffage transportée par cette ligne peut-être estimée à 20,000 cordes annuellement, à 2s. par corde, formant £2,000.

Ainsi ces quelques items réaliseraient un profit de 6 par cent sur un capital excédant £150,000, montant qui peut pousser loin les travaux si les directeurs peuvent employer l'industrie indigène et négocier directement leurs fonds avec les capitalistes de Londres.

Si nous avons parlé de la ligne de Lachine avec défaveur nous ne l'avons pas fait avec une intention malveillante. Nous sommes forts de la bonté de notre cause, de même que nous sommes au fait des obstacles que que nos adversaires ont à surmonter.

Leur prétendu droit de construire un chemin de fer jusqu'à Bytown est une illusion flatteuse. L'acte qu'ils invoquent ne leur donne aucun pouvoir semblable. L'acte des 13 et 14 Vic. ch. 113 en date du 10 août 1850 et intitulé : “ Acte pour continuer et étendre le “ chemin de fer de Montréal et Lachine et “ pour incorporer la compagnie du grand “ chemin de fer de jonction du Saint-Laurent

" et de l'Outaouais," autorise la compagnie d'étendre sa ligne jusqu'à Prescott dans le Haut-Canada, soit en se dirigeant par Ste. Anne, Vaudreuil, Rigaud et vers Hawkesbury et de là à Prescott, ou dans la direction de St. Eustache, St. André et Grenville et de la à Prescott, mais le nom de Bytown ne se trouve pas dans l'acte et il n'y est fait aucune allusion, et il ne peuvent entreprendre de faire un chemin jusqu'à Bytown sans avoir au préalable obtenu de la législature un acte à cet effet, et ils n'ont pas donné les avis réguliers et requis.

Ainsi nous nous trouvons tous deux également dénués d'autorisation législative ; mais de notre part la conviction que nous représentons les sentimens des citoyens, en même temps que nous possédons la confiance de la municipalité dont l'aide pécuniaire, nous est aussuré doit empêcher de nous considérer comme animé de sentimens de rivalité. Les directeurs de la compagnie de l'Ottawa s'arrogent le droit de disposer de nos intérêts et nous, comme citoyens de cette ville, nous résistons à cette prétention et nous repoussons le droit qu'ils réclament.

Nous demandons que dans la circonstance présente les intérêts de Montréal soient mis en première ligne et sauvegardés ; nous vous adjurons de maintenir son titre et avant qu'il soit trop tard d'interposer votre autorité pour arrêter les desseins de ceux qui veulent détourner vers la frontière américaine, le commerce qui est de droit l'apanage de cette ville.

Nous vous conjurons d'intimer sans délai à nos représentans en Parlement le désir et la détermination de vos constituans qui sont aussi les leurs, sur ce sujet ; les pressant, comme nous vous pressons aujourd'hui d'élever la voix contre toute tentative qui serait faite en Parlement de nature à mettre en danger nos plus chers intérêts.

Si nos observations ne peuvent vous convaincre n'en rejettez point la faute sur la cause que nous défendons et ne l'imputez qu'à mon incapacité de la défendre comme elle le mérite.

La voix de l'opinion publique ne trompe pas lorsqu'elle est calme et exempte de passions politiques et vous ne ferez que répondre à cette voix en décidant que les chemins de fer du Nord et de l'Ottawa doivent partir du cœur de la cité de Montréal.

Nous avons trop longtemps occupé votre attention, mais nous espérons sincèrement que nos efforts pour parer le coup qu'on voulait porter à cette ville, et pour assurer nos droits ne seront pas sans effet.

Nous insistons respectueusement mais avec toute l'énergie dont nous sommes capables sur nos droits et demandons que votre honorable conseil nous fasse justice ; comme nos représentans veillez de près à nos intérêts qui sont aussi les vôtres, et en toute occasion dirigez les améliorations et l'opinion publique dans la voie qu'ils doivent suivre, sans vous laisser influencer par des intérêts privés ou locaux, mais aussi sans laisser des intérêts contraires et injustes prévaloir sur les nôtres.

Nous avons été députés vers vous pour vous faire connaitre les sentimens et les vœux de vos constituants et concitoyens ; mais vous voyez aussi dans et autour de cette salle des hommes dont les cheveux blancs ont rarement honoré de leur présence cet appartement, d'autres moins âgés, mais occupant un rang distingué dans la société par leur état ou leur richesse, se sont empressés de se rendre à vos salles et les encombrent, veillant d'un œil jaloux sur leurs intérêts menacés, prêts et déterminés à les défendre. Vous comprendrez que si jamais l'opinion publique exempte de toute animosité politique s'est manifestée dans cette ville c'est dans cette soirée mémorable.

Comme cette allocution a déjà dépassé les bornes proposées nous devons prendre congé de vous, mais en le faisant, nous devons, suivant les termes de notre requête réitérer notre demande que vous refusiez toute aide pour la construction d'un chemin de fer à Bytown à moins que le terminus n'en soit dans le sein même de la ville et qu'il n'ait aucune divergence dans la direction de l'Etat de New-York avant d'arriver ici. Tout en vous faisant cet appel la voix unanime de nos concitoyens vous demande hautement de prêter l'aide et le crédit de la cité à la construction de toute ligne de chemin de fer qui passerait à l'Est de la Montagne de Montréal en gagnant Ste. Thérèse ou St. Eustache et Bytown.

Maintenant, M. le maire, nos adversaires ont publié dans la presse, et ont fait dire par des ingénieurs à leurs service, que notre plan n'était pas praticable, qu'il y avait dans notre route des obstacles naturels impossibles à surmonter. Eh bien ! que ces messieurs sachent qu'il n'y a pas qu'un seul ingénieur dans le pays. Conjointement avec quelques amis j'ai fait examiner les prétendus obstacles qu'on nous indiquait, par un ingénieur de distinction, un arpenteur provincial et ingénieur civil. Je tiens en main l'opinion écrite de cet homme de l'art, et je vais vous en faire la lecture, avec votre permission, pour terminer mon allocution. On verra que rien ne

s'oppose au passage d'un railroad au Nord-Est de la Montagne de Montréal, et deplus que nos adversaires auront dans la route qu'ils veulent adopter des difficultés encore plus grandes à vaincre. Voici cette opinion d'un homme de profession, et je désire qu'on y prête une attention toute particulière :—

Je, soussigné, François Joseph Victor Regnaud, arpenteur provincial, ingénieur civil, demeurant à Montréal, certifie qu'ayant été requis par A. M. Delisle, Ecr., demeurant à Montréal, et autres citoyens et propriétaires du même lieu, d'examiner en mes qualités susdites, s'il y avait possibilité de pouvoir tracer à partir de la rue Craig un chemin de fer pour arriver au Côteau St. Louis, de manière à pouvoir continuer le tracé du dit chemin de fer jusqu'à un point quelconque de la rivière des Prairies, en se dirigeant par la place qui paraîtrait offrir le moins de difficultés pour atteindre St. Eustache, comté des Deux-Montagnes, en traversant l'Ile Jésus.

Quoique je n'aie eu que peu de temps pour examiner cette question et visiter le terrain, je n'hésite pas à répondre affirmativement. Oui, au moyen d'un certain nombre d'arcs ou courbes d'écrites à partir de la rue Craig pour arriver jusqu'au chemin de la Petite Côte de la Visitation, on peut facilement en effectuant des déblais et des remblais surmonter les obstacles que semblerait presenter le dit Côteau dont la hauteur n'inquiètera nullement l'ingénieur chargé de vaincre cette difficulté.

J'ai mesuré, à partir de la rue Craig, une longueur de trois mille neuf cent soixante pieds pour arriver sur l'un des points du terrain de M. Logan, et j'ai trouvé que la différence de niveau n'est que de soixante pieds, c'est-à-dire d'un soixante sixième. Mais ce soixante sixième au moyen des courbes dont j'ai parlé précédemment, pourrait être réduit de manière à ne présenter qu'une déclivité peut sensible. Cependant cette place est celle qui offre la plus grande difficulté à surmonter.

A partir du Côteau St. Louis pour arriver sur les bords de la rivière des Prairies, le chemin le plus court et qui offre le moins de difficultés à surmonter, est celui qui va, presque en ligne droite, aboutir au pont Viau. Je cite ce pont parce qu'il existe déjà et que dans le cas où la compagnie serait obligée d'en construire un, par suite du refus des propriétaires de ce pont d'en faire la cession à cette même compagnie ; ce point est sans contredit l'un des plus propice à la construction d'un pont sur la rivière des Prairies. J'ai parcouru plusieurs fois la distance qui sépare le pont Viau de celui situé en amont de Ste. Rose sur la rivière des Ottawas et rien ne m'a paru s'opposer à la construction d'un chemin à lisses au travers l'Ile Jésus. De ce point on peut facilement atteindre le pont situé en face de St. Eustache en remontant la rive droite de l'Ottawa.

On peut, il est vrai, se diriger plus en ligne droite sur St. Eustache en passant par St. Martin, et même en laissant St. Martin à droite. Si j'ai mentionné Ste. Rose, c'est parce que ce serait le moyen d'offrir aux habitans de Ste. Thérèse, de St. Jérôme et des townships du nord qui depuis quelques années prennent un accroissement considérable, de pouvoir de ce point prendre, dans quelques années, un embranchement qui pourrait être continué jusqu'au sein même des montagnes en remontant plus haut que St. Jérôme la rivière du nord, et par conséquent rendre au sein même de la cité de Montréal, en moins de deux heures de temps les produits considérables des seigneuries du nord et des townships d'Abercromby, Morin, Beresford et Wexford.

Je dis plus, ces produits pourraient être conduits directement sur les marchés ou les quais de Montréal, en continuant le chemin de fer sur la rue Craig, le marché au foin, la rue McGill et celle des Commissaires.

Quant à la question qui m'a été posée ; s'il était à ma connaissance qu'à partir du village de Lachine, il y eut quelques obstacles à surmonter pour traverser l'Ile de Montréal ? Comme Député Grand-Voyer du comté, j'ai parcouru l'Ile de Montréal dans tous les sens, de sorte que sa topographie m'est parfaitement connue. Ce serait une erreur de croire qu'elle offre une surface parfaitement unie. Je ne prétends pas faire ici mention de la montagne de Montréal, son existence est connue de tous les habitans de l'Ile, mais bien des autres parties de cette Ile. Je pense donc qu'il est impossible de tracer du village de Lachine un chemin à lisses jusqu'en face de l'extrémité de l'Ile Bizard sans être obligé de surmonter des difficultés semblables à celles qui existent pour arriver de la rue Craig au Côteau St. Louis. Je conseille aux personnes qui conservent quelque doute sur la véracité de mon avancé, de se rendre du 15 avril prochain au 15 mai, pendant les hautes eaux du printemps, suivant les terrains qui séparent les limites du village de Lachine jusqu'au sommet de la côte St. Remi ou des sources ; ou seulement sur les terres de Baptiste Meloche, Jean Baptiste Dumouchelle et Jean Descarrie, terres situées en face des Iles Dorval : Elles reviendront convaincues de mon avancé. Des difficultés

presque analogues se présentent pour arriver jusqu'au chemin de la Côte Sarraguay, paroisse Ste. Geneviève. Mais je me hâte d'ajouter, qu'il en est de ces difficultés comme de celles de la ligne partant du milieu de la cité de Montréal : Elles peuvent être toutes facilement surmonter.

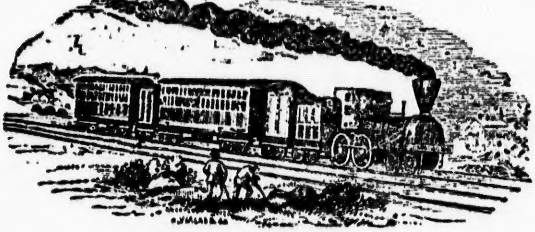
Une autre difficulté dont le problème n'est pas aussi facile à résoudre ; c'est de construie deux ponts sur la rivière des Prairies de chaque côté de l'Ile Bizard ; tandis que sur l'autre ligne le pont existe déjà. Tout le monde sait combien il faut surmonter d'obstacles pour jeter un pont sur cette rivière. Il n'a rien moins fallu qu'un génie aussi entreprenant et qu'une volonté aussi tenace que celle de notre regretté compatriote P. Persillier dit Lachapelle pour pouvoir construire celui de l'Abord à Plouf.

J'ai rédigé le présent rapport en mon étude à Montréal, le quinze février mil huit cent cinquante trois, pour servir à qui de droit.

F. J. V. REGNAUD, A. P.

Après la lecture de ce document, M. Delisle remercia de nouveau son Honneur le Maire et les Conseillers pour leur bienveillante attention, espérant qu'ils ne seront pas sourds à l'appel de leurs constituants.

Il fut de suite annoncé à la députation que leur requête sera renvoyée devant un comité pour être prise en considération. Comme les élections municipales ont lieu actuellement, il n'est pas probable que le conseil s'assemble prochainement. Il n'existe aucun doute sur le succès de la démarche de M. Delisle.



[Extrait de la *Minerve* et de la *Gazette* de Montréal à la solicitation des citoyens de cette cité.]

mon étude
huit cent
droit.

A. P.

ment, M.
onneur le
bienveil-
eront pas
s.
ation que
n comité
omme les
ellement,
s'assem-
un doute
Delisle.

cité.]